

Der Bundesminister  
der Verteidigung

Bonn, den 20. Juli 1966

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Flugsicherheit in der Bundeswehr**

Bezug: **Kleine Anfrage der Fraktion der SPD**  
— **Drucksache V/730** —

Namens der Bundesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD — Drucksache V/730 betr. Flugsicherheit in der Bundeswehr, wie folgt:

1. Wie hoch ist die Flugunfallrate folgender bei der Bundeswehr eingesetzten Düsenflugzeuge im ersten Halbjahr 1966, nach Typen aufgeschlüsselt:
  - a) Starfighter F 104 G
  - b) Fiat G 91
  - c) Fuga Magister
  - d) T 33

Die für die Ermittlung der genauen Unfallrate erforderlichen Flugstunden des Monats Juni 1966 stehen noch nicht zur Verfügung. Daher kann die Unfallrate nur für die ersten 5 Monate 1966 angegeben werden.

Sie lautet für die Baumuster		(Vergleichszahlen 1965 im gleichen Zeitraum)
a) F-104 G	44,1	( 78,1 )
b) G-91	0,0	( 22,2 )
c) CM 170 R (Fouga Magister)	40,1	( 32,3 )
d) T-33	31,7	( 41,9 )

Im Monat Juni ereigneten sich 2 Unfälle mit F-104 G und 2 Unfälle mit G-91, so daß die Rate der G-91 steigt, während die Rate für die F-104 G aufgrund der geleisteten Flugstunden sinken wird. Die Raten der Baumuster CM 170 R (Fouga Magister) und T-33 werden fallen, da sie im Monat Juni 1966 unfallfrei flogen.

2. Wie schlüsseln sich die Hauptunfallursachen in Prozenten und nach Typen geordnet auf:
- a) technische Mängel des Flugzeuges
  - b) menschliches Versagen
  - c) Umwelteinflüsse.

Die Unfalluntersuchungen bei F-104 und G-91 konnten wegen langwieriger Spezialuntersuchungen, die teilweise in den USA durchgeführt werden müssen, nicht in allen Fällen abgeschlossen werden. Die nachfolgenden Prozentzahlen der Unfallursachen beziehen sich daher nur auf diejenigen Unfälle des ersten Halbjahres 1966, deren Untersuchungsergebnis feststeht:

- F-104 G
- a) 28,5 % technische Mängel
  - b) 43,0 % menschliches Versagen
  - c) 28,5 % Umwelteinflüsse

Bei 61 % der Unfälle ist die Untersuchung noch nicht abgeschlossen.

- G-91
- a) entfällt
  - b) 100 % menschliches Versagen
  - c) entfällt

Bei 50 % der Unfälle ist die Untersuchung noch nicht abgeschlossen.

- CM-170
- a) 50 % technische Mängel
  - b) 50 % menschliches Versagen
  - c) entfällt

- T-33
- a) entfällt
  - b) 67 % menschliches Versagen
  - c) 33 % Umwelteinflüsse

3. Wie viele Flugzeugführer oder Flugschüler verunglückten bei den unter 1. genannten Unfällen tödlich?

Im ersten Halbjahr 1966 verunglückten 15 Flugzeugführer bei Flugunfällen tödlich.

4. Welche der von der Bundesregierung angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit in den Starfighter-Verbänden sind bisher wirksam geworden?

Alle seitens der Bundesregierung vor dem Verteidigungsausschuß angekündigten Maßnahmen sind eingeleitet worden. Da es sich um kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen handelt, befinden sie sich in einem unterschiedlichen Bearbeitungsgrad. Ein Teil ist bereits wirksam geworden, während die Bearbeitung eines größeren Teiles als fortgeschritten bezeichnet werden kann.

Die Bundesregierung hat in der Bundestagssitzung vom 24. März 1966 den Auftrag erhalten „dem Ausschuß für Verteidigung bis zum 15. Oktober 1966 einen ausführlichen Bericht über den Stand der Durchführung und den Erfolg aller Maßnahmen zur Verbesserung des Starfighter-Waffensystems und der Sicherheit des fliegenden Personals vorzulegen“ (Drucksache V/450 Ziff. B II 1). Der Termin wird seitens der Bundesregierung eingehalten werden.

*Nachstehende Maßnahmen sind bereits wirksam geworden:*

- (1) Die Flugsimulatoren F-104 werden vermehrt genutzt. (1965 insgesamt 1 804 Stunden, dem stehen allein im ersten Quartal 1966 1 175 Stunden gegenüber. Bezogen auf den Durchschnitt eines Quartals 1965 würde das eine Steigerung um 160 % bedeuten.)
- (2) Verfeinerung des Verfahrens des psychologischen Testes bei der Auswahl von Flugzeugführer-Anwärtern. Besserung insofern, als auch die Grenzfälle nunmehr in die fliegerische Vorauswahl einbezogen werden.
- (3) Vorzeitige Herauslösung der letzten 4 F (RF-84-F-Staffeln der auf F-104 umgerüsteten Verbände aus der Assignierung; 2 Staffeln aufgelöst, bei 2 Staffeln Auflösung eingeleitet.
- (4) Stärkere Zentralisierung der Flugunfalluntersuchungen, vermehrte Heranziehung der Industrie zu den Untersuchungen sowie Einrichtung einer Technischen Untersuchungsstelle für Unfall-Luftfahrzeuge in Erding.
- (5) 165 überzählige Flugzeuge seit 1. Januar 1966 verkauft und überführt, damit Entlastung der Verbände und der logistischen Organisation sowie Freistellung von Personal für F-104-Verbände.
- (6) Verstärkte Einschaltung der Industrie bei den Materialerhaltungsstufen 3 und 4.
- (7) Unterstützung der Verbände in der Verbesserung des Betriebsablaufs bei der Durchführung der Materialerhaltungsstufe 2 durch firmenseitig gestelltes technisches Personal. Erstes Personal ist bei JG 71 eingetroffen, weitere Techniker am 1. August bei Jabo G 31 und 1. November 1966 bei Jabo G 34.
- (8) Verbesserte Ausrüstung der Flugzeugführer mit Not- und Seenotgeräten durch Beschaffung von Kälteschutzanzügen (bisher 200 ausgeliefert) und von neuen Schwimmwesten (400 ausgeliefert).

